Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 265

Projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville

Rapport d'enquête et d'audience publique

Décembre 2009

Québec

La notion d'environnement

Les commissions d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social et économique.

Remerciements

La commission d'enquête remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Mots clés : BAPE, Waterville, carrefour giratoire

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009
ISBN 978-2-550-57642-6 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-57643-3 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 15 décembre 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

Il m'est agréable de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 14 septembre 2009, était sous la responsabilité du commissaire François Lafond.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier transmis par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et sur la documentation ou les renseignements qui ont été ajoutés au dossier par la commission tout au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à l'audience publique.

À cet égard, la commission d'enquête soumet à l'attention des instances décisionnelles que, les enjeux étant circonscrits, l'examen du projet se prêtait à un exercice de facilitation, lequel a permis au promoteur de prendre des engagements à la satisfaction des requérants de l'audience publique.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Pierre Renaud

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 14 décembre 2009

Monsieur Pierre Renaud
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable et convient qu'il répond aux objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation.

Je tiens à exprimer mon appréciation aux personnes qui se sont intéressées aux travaux de la commission d'enquête en posant des questions ou en déposant un mémoire. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. En terminant, je fais part de ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui m'ont accompagné tout au long des travaux de la commission.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes salutations les plus distinguées.

Le responsable de la commission
d'enquête,

François Lafond

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Le projet, son milieu d'insertion et sa raison d'être 5

Le projet 5

Le milieu d'insertion 6

La raison d'être du projet 6

Les usagers de l'intersection 11

Un besoin de sécurité accrue et de fluidité 11

Chapitre 2 Les répercussions sur le milieu d'insertion 15

Le milieu naturel 15

Le milieu humain 16

Le Marché de la ferme Beaulieu 17

Des voies cyclables 19

Conclusion 21

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 23

Annexe 2 La documentation 29

Figure 1 La localisation du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville 7

Figure 2 Le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville 9

Tableau 1 L'utilisation de l'intersection des routes 108/143 et 147 (été de 2007) 11

Introduction

Le 12 juillet 2005, un avis de projet relatif au réaménagement des routes 108/143 et 147 par le ministère des Transports a été déposé au ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs qui a émis par la suite une directive précisant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à être préparée par le promoteur. L'étude d'impact ayant été jugée recevable par le Ministère, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) s'est vu confier par la Ministre, M^{me} Line Beauchamp, le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques sur le projet. Celle-ci s'est déroulée du 7 avril au 22 mai 2009, période au cours de laquelle la Ministre a reçu deux requêtes d'audience publique.

Conformément aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public, la Ministre a confié au BAPE, le 30 juillet 2009, le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse. Le président du BAPE, M. Pierre Renaud, a alors constitué une commission d'enquête qui a amorcé ses travaux le 21 septembre 2009.

Les deux parties de l'audience publique se sont déroulées à Waterville. Lors de la première partie, la commission a tenu deux séances publiques les 21 et 22 septembre 2009. La seconde partie s'est déroulée le 19 octobre 2009. Lors de celle-ci, aucun mémoire n'a été présenté et aucune présentation verbale n'a été entendue. Un mémoire a toutefois été déposé à la commission.

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête a réalisé son analyse à partir des renseignements contenus dans les dossiers constitués par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Elle s'est également basée sur l'information et la documentation déposées au cours de l'audience publique (annexe 2) et sur ses propres recherches.

La commission a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans les milieux naturel et humain. À cet effet, les seize principes du développement durable énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c. D-8.1.1),

lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été, lorsqu'ils s'appliquent, pris en compte dans l'analyse du projet.

Une commission d'enquête n'est pas un tribunal et elle ne prend pas de décision. Son mandat est d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales du projet. Son rôle est d'éclairer, par le présent rapport, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin qu'elle puisse faire des recommandations au Conseil des ministres. Enfin, la commission formule dans son rapport des constats et des avis. Un constat représente un fait alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission.

La démarche de facilitation

Dans ses travaux, la commission d'enquête a procédé à un exercice de facilitation visant à déterminer des pistes de bonification du projet pouvant être envisagées et discutées à la fin de la première partie de l'audience publique, compte tenu que les impacts du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 s'avéraient circonscrits.

Pendant les rencontres préparatoires tenues avec les requérants, les personnes-ressources et le promoteur, la commission a expliqué la démarche qu'elle entendait suivre au regard de l'exercice de facilitation. Lors de la première partie de l'audience publique, cette démarche a été présentée de nouveau aux participants présents. Les principaux éléments de la démarche étant :

- aucune présentation de propositions de bonification ne serait reçue tant que le questionnement des participants à l'audience publique ne serait complété ;
- un second registre serait ouvert et réservé à des fins d'inscription des participants qui souhaiteraient présenter des propositions ;
- lors des pauses, les participants qui le souhaitent pourraient s'entretenir avec les analystes de la commission, soit pour obtenir de l'information sur cette démarche de facilitation, soit pour discuter de la teneur de leurs propositions ;
- une fois le questionnement des participants et celui de la commission dûment complétés, il y aurait présentation des propositions et celles-ci seraient discutées.

La commission d'enquête aborde les résultats de cet exercice au chapitre 2.

La facilitation se veut un outil de participation à l'audience publique. Elle permet une implication active des participants. L'objectif poursuivi par cette démarche ne vise pas à solutionner à tout prix des divergences d'opinions quant au bien-fondé du projet à l'étude, mais tend à trouver des pistes de compromis ou de solutions pour des enjeux particuliers de façon à favoriser une insertion harmonieuse du projet dans son milieu.

Pour le présent projet, plusieurs conditions pouvant raisonnablement assurer la réussite d'une démarche de facilitation étaient réunies. Ainsi, le nombre de requêtes pour la tenue d'une audience publique de même que la nature des préoccupations liées à ces requêtes laissaient entrevoir l'existence d'un consentement tacite de la population en regard de la réalisation éventuelle du carrefour giratoire.

Élément non négligeable en soi, une réelle possibilité d'engagement ferme de la part du promoteur s'avère un préalable à tout exercice de facilitation. Or, en rencontre préparatoire, le promoteur avait signifié que son porte-parole aurait toute la latitude requise pour le faire. Il a toutefois ajouté que cet exercice ne devrait, en aucun temps, servir de tremplin à une remise en question du projet ou pour y faire des demandes irréalistes.

Pour la commission, les propositions formulées par les participants se doivent d'être raisonnables, acceptables et réalisables. À cet égard, la réussite de l'exercice de facilitation pour le projet à l'étude s'explique notamment par le fait que les répercussions pressenties, étant limitées, n'ont été en aucun temps l'amorce de conflits entre le promoteur et les participants à l'audience publique. Notons également la grande ouverture du promoteur au regard des propositions visant l'atténuation des impacts ou la bonification du projet. La volonté du promoteur et des participants de trouver des solutions et de faire des compromis a grandement influée sur cette réussite.

Chapitre 1 Le projet, son milieu d'insertion et sa raison d'être

Le projet

Le ministère des Transports projette le réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville, dans la MRC de Coaticook en Estrie, afin d'y accroître la sécurité et d'y améliorer la fluidité de la circulation (figure 1). L'intersection en T, considérée comme dangereuse, serait remplacée par un carrefour giratoire à trois branches dont la géométrie est illustrée à la figure 2.

Ce carrefour giratoire à une voie posséderait un rayon de 22 m. L'îlot central serait aménagé avec des arbustes et des plantes afin d'assurer la visibilité du carrefour et la pente transversale autour de l'îlot central donnerait aux conducteurs une meilleure perception de la chaussée annulaire, ce qui les inciterait à ralentir. L'emprise considérée permettrait un éventuel élargissement pour une deuxième voie.

L'intersection étant située à proximité de la rivière Massawippi, les travaux se dérouleraient dans la plaine inondable, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières. Des remblais seraient nécessaires afin d'assurer une bonne immunisation[1] contre les inondations. La chaussée serait rehaussée de 0,3 m en moyenne dans le but d'atteindre l'élévation correspondant à la cote d'inondation pour une crue de récurrence de 100 ans. Du côté de la rivière Massawippi, un mur de soutènement serait aménagé plutôt qu'un remblai afin de limiter l'empiètement sur la rive. Le mur aurait une hauteur de 2,5 m, une longueur de 70 m et serait situé à 10 m de la rivière.

Trois propriétés privées sont présentes à proximité de l'intersection : la ferme Wera, la ferme Beaulieu et le Marché de la ferme Beaulieu (figure 2). Pour les usagers en provenance de Sherbrooke ou de Compton souhaitant accéder à la ferme Wera, une voie de virage à gauche sur la route 108/143 serait aménagée dans un îlot séparateur. Le même type d'aménagement serait réalisé sur la route 147 pour permettre l'accès au Marché de la ferme Beaulieu au moment d'une approche en provenance de Sherbrooke ou de Stanstead.

1. L'immunisation d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement consiste à l'application de différentes mesures visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation (*Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*).

Les travaux s'échelonneraient sur une période de trois à quatre mois et seraient effectués entre mai et octobre. Le coût total des travaux a été estimé à 1 320 000 $ en 2008 (PR3.2, p. 25 et 26).

Le milieu d'insertion

Puisque le projet prévoit l'aménagement de remblais dans une plaine inondable correspondant à une crue de récurrence de deux ans, sur une distance cumulative de plus de 300 m, il est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (c. Q-2, r. 9, art. 2, par. b).

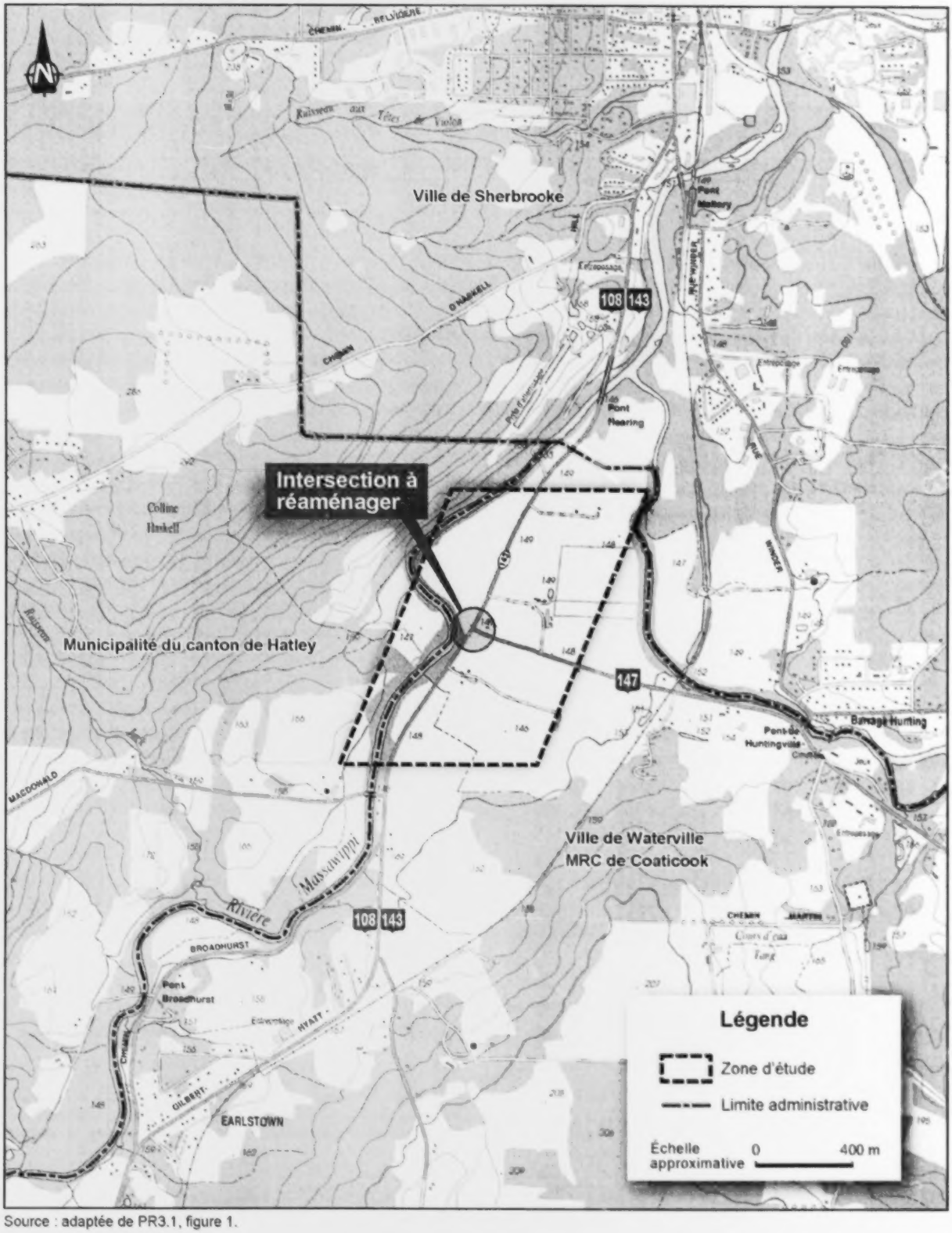
Étant donné que le carrefour giratoire serait construit dans une zone inondable pour une crue de récurrence de vingt ans inscrite au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook, le projet est également encadré par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (L.R.Q., c. Q-2, art. 2.1). Pour se conformer à cette politique, la construction du carrefour est conditionnelle à l'obtention d'une dérogation de la part de la MRC. Une seconde dérogation doit également être obtenue de la MRC compte tenu que le carrefour serait construit dans le corridor prévu pour le prolongement de l'autoroute 410. À la suite de démarches du promoteur, la MRC a modifié son schéma d'aménagement en conséquence[1] (PR3.2, p. 18 ; PR6, avis n° 8). De plus, le carrefour giratoire empiéterait sur un secteur à vocation agricole, sur une superficie de 6 464 m^2. Toutefois, la Commission de protection du territoire agricole du Québec y a autorisé, en 2005, le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à une fin autre que l'agriculture[2] (DB9.1, p. D-55).

La raison d'être du projet

Par le réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville, le ministère des Transports entend diminuer la gravité et le nombre d'accidents ainsi que sécuriser les accès problématiques et les mouvements à risque que sont les virages à gauche. Le Ministère souhaite également améliorer la fluidité de la circulation. Afin d'y parvenir, différentes options ont été analysées par le ministère des Transports mais il s'est attardé particulièrement à deux d'entre elles, soit la mise en place d'une intersection en T avec des feux de circulation et l'aménagement d'un carrefour giratoire.

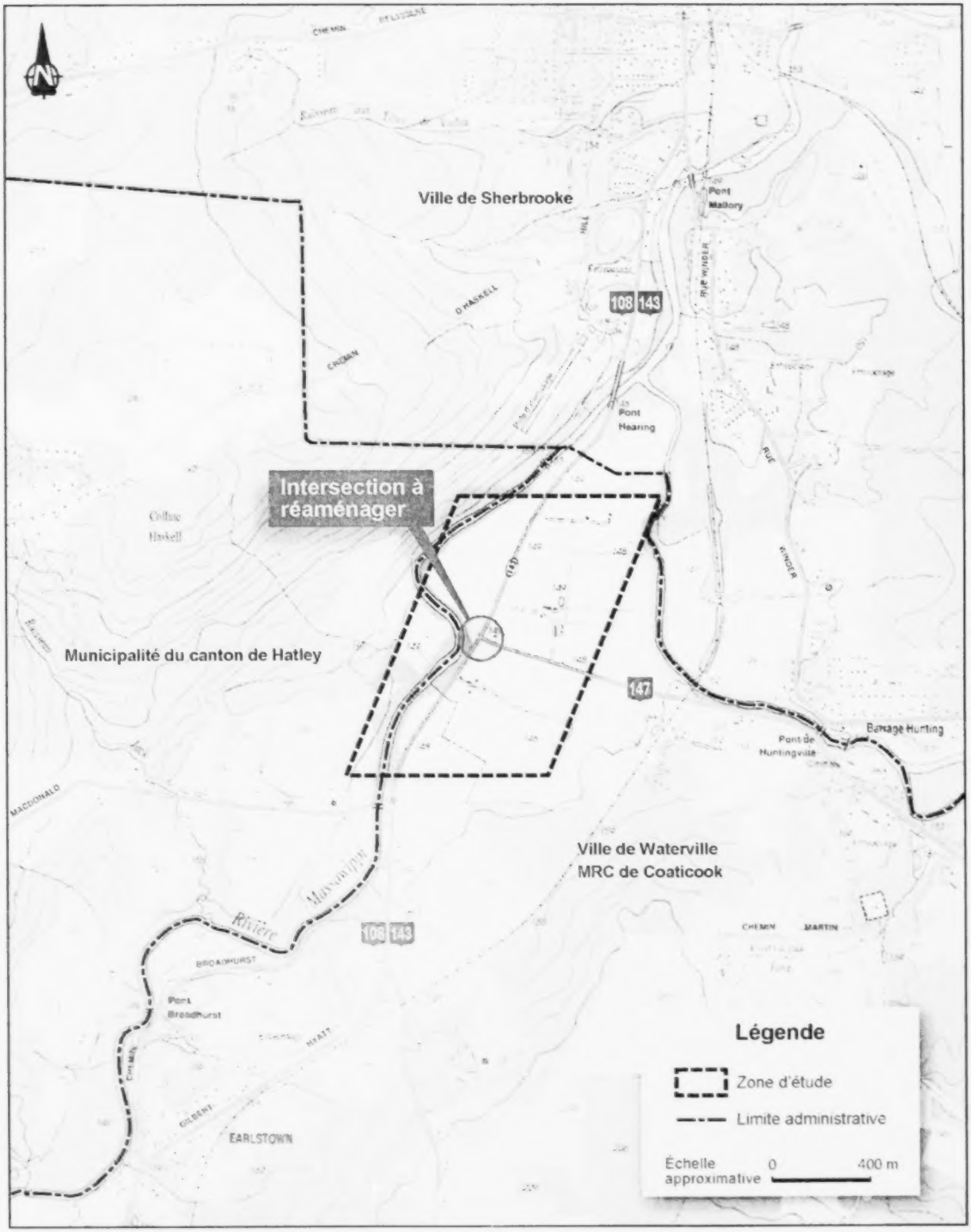
1. La MRC a adopté les règlements 6-23.19 et 6-22.16, lesquels sont entrés en vigueur en avril 2009 après approbation du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.
2. Décision n° 339754.

Figure 1 La localisation du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville



Source : adaptée de PR3.1, figure 1.

Figure 1 La localisation du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville



Source : adaptée de PR3.1, figure 1.

Figure 2 Le projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville

Sources : adaptée de PR3.2, figure 4 ; DA1, p. 15.

Les usagers de l'intersection

Comme en témoigne le tableau 1, un important volume de véhicules empruntent l'intersection à l'étude, surtout en période estivale. Plus de 13 000 véhicules par jour ont franchi l'intersection durant l'été de 2007. Les usagers venant de Sherbrooke sont les plus nombreux à emprunter cette intersection. Parmi ceux-ci, près de la moitié effectuent un virage à gauche sur la route 147. En raison d'un volume de trafic appréciable, de la vitesse affichée, de l'absence d'arrêt obligatoire sur la route 108/143 et d'une proportion non négligeable de camions, la voie de refuge devient souvent insuffisante, obligeant les véhicules à s'immobiliser dans la voie rapide, particulièrement durant les fins de semaine de la période estivale et les périodes de pointe du matin et du soir (DA9, p. 2). Des files d'attente plus ou moins importantes se forment alors. Le même phénomène est observé pour les usagers en provenance de Compton désirant se diriger vers Stanstead.

Tableau 1 L'utilisation de l'intersection des routes 108/143 et 147 (été de 2007)

Provenance	Débit journalier moyen (véhicules/j)	Proportion de camions (%)	Proportion de virages à gauche (%)
Sherbrooke (sur la route 108/143)	5 550	8	48
Compton (sur la route 147)	3 500	7	31
Stanstead (sur la route 108/143)	4 200	5	Ne s'applique pas

Sources : adapté de DA1, p. 7.

Aux heures de pointe du matin et du soir en septembre 2006, près de 1 200 véhicules par heure ont emprunté l'intersection (DA7). Ainsi, en période de forte affluence, le niveau de service se détériore considérablement et atteint le seuil F pour le mouvement de virage à gauche sur la route 147[1] (PR3.1, p. 8 et 12).

Un besoin de sécurité accrue et de fluidité

L'intersection des routes 108/143 et 147 de même que les accès à la ferme Wera et au Marché de la ferme Beaulieu sont reconnus depuis de nombreuses années pour

1. Les niveaux de service peuvent varier de A, excellent, à F, déficient. Ceux-ci dépendent essentiellement du temps d'attente nécessaire pour franchir l'intersection. Le niveau F correspond à une condition d'écoulement forcé ou de congestion dont les mouvements de circulation sont caractérisés par des arrêts et des départs en vagues extrêmement instables.

leur dangerosité. Entre janvier 1998 et décembre 2008, 59 accidents ont été répertoriés à proximité de cette intersection. Si la majorité des accidents sont le résultat d'un tamponnement arrière, ceux impliquant une collision à angle droit ont entraîné le plus de blessures graves[1] (DA1, p. 8 et 10). Le taux d'accident y est de 1,22 alors que le taux critique[2] d'accident est de 0,94 (PR8.2, p. 10). De plus, un accident mortel survenu en juillet 2000 a fait l'objet d'un rapport du coroner. Ce dernier recommandait d'ailleurs au ministère des Transports d'y améliorer la sécurité dans les plus brefs délais (PR3.1, p. 6).

Selon le promoteur, l'aménagement d'un carrefour giratoire éliminerait la possibilité de collision à angle droit, laquelle est la plus dangereuse et responsable de blessures graves. En milieu rural, la gravité des accidents dans les carrefours giratoires serait de 30 % inférieure à celle des autres types de carrefour[3]. Les accidents observés dans des carrefours giratoires sont surtout des accrochages, des collisions latérales ou même parfois arrière, mais à faible vitesse. Ce type de carrefour cause beaucoup moins de dommages corporels. L'aménagement ne permet pas de très grandes vitesses et la délinquance au volant est ainsi contrôlée. À une intersection en T avec feux de circulation, les collisions arrière sont fréquentes et la gravité des accidents demeure élevée puisque les virages à gauche, responsables des collisions à angle droit, sont conservés (DA1, p. 16 et 17).

Une analyse comparative des avantages et des inconvénients de ces deux options a amené le ministère des Transports à privilégier l'aménagement d'un carrefour giratoire. Un tel aménagement lui permettrait de résoudre les problèmes inhérents à la configuration de l'intersection, assurerait une meilleure fluidité car les arrêts seraient peu fréquents en dehors des périodes de pointe et faciliterait les accès à la ferme Wera et au Marché de la ferme Beaulieu (M. Jean Gagné, DT1, p. 20 à 22 ; DA9, p. 5 à 12). Un carrefour giratoire à une voie offre une grande capacité d'insertion et de passage des véhicules routiers et est en mesure d'absorber un flot de l'ordre de 2 500 véhicules par heure[4]. Une représentante du Ministère assure que le carrefour giratoire proposé offrirait des niveaux de service A et B[5]. « Donc, on voit qu'on a beaucoup de latitude. Le trafic peut augmenter avant qu'on ait des problèmes. Donc,

1. Selon les statistiques issues des rapports de police et déposées par le ministère des Transports, des 59 accidents répertoriés, 29 étaient des collisions arrière et 9 des collisions à angle droit.
2. Le taux d'accident est calculé à partir du nombre d'accidents, de la période couverte, du volume de circulation et, le cas échéant, de la longueur du tronçon considéré. Il est comparé au taux critique, lequel correspond au taux moyen obtenu à partir de lieux similaires. Lorsque le taux d'accident est supérieur au taux critique, l'endroit est qualifié de potentiellement dangereux.
3. *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent*, ministère des Transports, 2002.
4. *Ibid.*
5. Les niveaux A et B correspondent à un écoulement de la circulation libre ou stable où le niveau de confort et d'aisance est excellent.

on n'est pas à la limite [de la capacité] du carrefour giratoire. On peut avoir de bonnes augmentations [de débit] » (M^{me} Marie-France Bergeron, DT1, p. 74).

Advenant la réalisation du projet, les usagers auraient à apprendre à circuler dans le carrefour giratoire et à évaluer correctement leur créneau d'insertion dans l'anneau, puisque ce type d'aménagement est très peu connu au Québec. Le promoteur encadrerait cette démarche d'apprentissage de façon à limiter le plus possible les sources d'inconfort liées à ce changement pour les usagers. Une signalisation claire annonçant le carrefour giratoire serait installée le long de la route et une campagne d'information dans les médias annoncerait la mise en service du carrefour et renseignerait quant à ses particularités d'utilisation (M. Jean Gagné, DT1, p. 24 et 25 ; PR3.1, p. 107).

- *La commission d'enquête constate que l'intersection des routes 108/143 et 147 est fortement achalandée et responsable de nombreux accidents, parfois graves, et qu'afin d'y accroître la sécurité des usagers et d'assurer une circulation fluide, le ministère des Transports privilégie l'option consistant à y aménager un carrefour giratoire.*

Chapitre 2 Les répercussions sur le milieu d'insertion

Les principales préoccupations soulevées par les requérants dans leur requête pour la tenue d'une audience publique et abordées lors des séances publiques avaient trait aux répercussions du projet sur les activités des commerces situés à proximité de l'intersection à l'étude. Le présent chapitre aborde le sujet en regard d'un principe contenu dans la *Loi sur le développement durable*, soit l'équité et la solidarité sociales. Ce principe présuppose entre autres que les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité, d'éthique et de solidarité sociales. La commission présente d'abord l'analyse qu'elle fait des répercussions du projet sur le milieu naturel.

Le milieu naturel

Les activités de déboisement de l'emprise et de remblayage occasionneraient la perte nette de 2 292 m^2 d'habitats fauniques riverains. La grande disponibilité d'habitats fauniques le long de la rivière limiterait toutefois considérablement l'impact de ces activités sur la faune (PR3.1, p. 97).

L'impact du projet sur l'avifaune serait également très limité du fait que 45 % de l'avifaune présente dans la zone d'étude niche en bordure de la rivière, secteur qui serait peu touché par les travaux de construction. En outre, le déboisement requis ne concerne qu'une infime partie de la superficie disponible pour la nidification. Par ailleurs, le promoteur s'est engagé à ne pas exécuter de travaux de déboisement durant la période de nidification des oiseaux, soit du 1er avril au 31 août. De plus, aucune espèce désignée menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* du Québec n'a été observée dans la zone d'étude. Toutefois, un faucon pèlerin aurait été vu dans le secteur au moment de la période de nidification sans que celle-ci n'ait été confirmée. Notons que la zone d'étude ne comprend pas d'habitat de reproduction pour cette espèce (*Ibid.*, p. 45, 97 et 98).

La présence d'amphibiens et de reptiles serait vérifiée préalablement aux travaux et, s'il y a lieu, les individus trouvés seraient déplacés dans des habitats similaires. Les impacts du projet sur les mammifères seraient limités étant donné que ceux-ci pourraient se déplacer dans la plaine inondable pour retrouver des habitats (*Ibid.*, p. 98).

Une seule plante rare aurait été observée lors de deux inventaires floristiques effectués au printemps et à l'été de 2007. Il s'agit de la Matteucie fougère-à-l'autruche présente en bordure de la rivière Massawippi et du ruisseau sans nom. La population de cette espèce est évaluée à 20 000 plants le long de la rivière Massawippi. Puisque les travaux de construction empièteraient peu sur ce milieu, aucun effet sur cette colonie n'est anticipé (*Ibid.*, p. 36 à 38).

La seule intervention prévue en milieu aquatique implique le remplacement du ponceau d'un ruisseau intermittent situé sous la route 108/143 au sud de la ferme Wera. À cet effet, le promoteur ne prévoit pas de perte d'habitat du poisson au cours de la réalisation des travaux. Pour s'en assurer, il réaliserait la conception du ponceau et établirait les diverses mesures d'atténuation à mettre en place pour la préservation de l'habitat du poisson, en concertation avec Pêches et Océans Canada. De plus, les travaux dans ce milieu seraient effectués entre le 15 juin et le 15 septembre, période où il y a absence de fraie (*Ibid.*, p. 95 et 97 ; DA10).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que les répercussions du projet sur le milieu naturel seraient limitées compte tenu des mesures d'atténuation prévues par le ministère des Transports.*

Le milieu humain

Deux entreprises, le Marché de la ferme Beaulieu et la ferme Wera, sont situées à proximité du carrefour giratoire projeté. Afin de limiter les incidences du projet sur ces entreprises, le ministère des Transports effectuerait les travaux de construction durant les périodes les moins contraignantes, maintiendrait la circulation en tout temps et assurerait les accès aux propriétés (M. Louis Ferland, DT1, p. 81 ; PR3.1, p. 103). Il demeure toutefois que le Marché de la ferme Beaulieu pourrait devoir être déplacé afin de limiter les répercussions du projet sur ses activités commerciales. Puisqu'il se situe dans une zone inondable de grand courant[1], son déplacement ne pourrait être autorisé qu'à la suite de l'obtention d'une dérogation de la part de la MRC de Coaticook. La commission d'enquête analyse cet aspect, de même que l'opportunité d'aménager des passages pour piétons et cyclistes dans le carrefour giratoire ainsi que des voies cyclables dans les accotements des routes situées de part et d'autre du carrefour.

1. Cette zone correspond à une crue de récurrence de vingt ans.

Le Marché de la ferme Beaulieu

Situé à proximité de l'intersection achalandée des routes 108/143 et 147, le Marché de la ferme Beaulieu bénéficie d'une très grande visibilité. Des produits de la boulangerie, des fruits et légumes et des produits du terroir régional sont vendus à ce commerce saisonnier ouvert de juin à novembre (PR3.1, p. 91 à 94).

Deux entrées desservent le commerce. L'une donne sur la route 147 et l'autre, sur la route 108/143. Bien que cette dernière soit actuellement située dans une zone assujettie à une servitude de non-accès, son utilisation a été tolérée à ce jour par le ministère des Transports. Les deux entrées existantes seraient condamnées en raison de la nouvelle configuration de l'intersection. Le Ministère propose que l'accès au commerce s'effectue plutôt par une seule entrée donnant sur la route 147 à environ 70 m du carrefour giratoire. L'aire de stationnement et les corridors d'accès sur le terrain du commerce seraient réaménagés. Une partie du terrain en façade du commerce serait utilisée pour le projet. Il en résulterait une diminution de la marge de recul avant du bâtiment par rapport au corridor routier. La marge de recul actuelle de 11 m, qui n'est pas conforme à la réglementation municipale prévoyant une distance minimale de 22,86 m dans cette zone, passerait à environ 2 m.

Trois options ont été étudiées par le promoteur afin de limiter les incidences du projet sur les activités commerciales du Marché de la ferme Beaulieu. La première consiste au maintien du bâtiment à son emplacement actuel. Elle implique que l'arrière du bâtiment et le garage feraient face à l'entrée, ce qui rendrait le commerce moins attrayant pour la clientèle. La seconde comporte une réorientation du bâtiment sur les fondations existantes afin que la façade donne sur la nouvelle entrée. Elle aurait le désavantage que les clients accéderaient à la propriété en faisant d'abord face au garage. Soulignons que ces deux options permettraient le maintien des droits acquis tant en matière de marge de recul du bâtiment que pour la réalisation des travaux en plaine inondable.

La troisième option consiste à déplacer le bâtiment sur le même lot et à le réorienter en fonction de la nouvelle entrée. Ce faisant, le commerce gagnerait en visibilité et la circulation des véhicules dans l'aire de stationnement serait facilitée. Elle permettrait de surélever le bâtiment afin de l'immuniser pour une crue de récurrence de 100 ans. Le déplacement du bâtiment permettrait également de faire passer la marge de recul avant du bâtiment relative au carrefour de 2 m à environ 17 m, selon un plan préliminaire proposé par le propriétaire et présenté dans l'étude d'impact. Tant le propriétaire du commerce que le promoteur privilégient cette dernière option. La commission considère la troisième option comme plus avantageuse pour les raisons invoquées précédemment.

Le déplacement du bâtiment causerait toutefois la perte des droits acquis et serait conditionnel à des autorisations découlant de dérogations aux réglementations existantes. Ainsi, une demande de dérogation concernant la marge de recul entre la façade du bâtiment et l'emprise de la route devrait être faite à la MRC de Coaticook de même qu'une demande relative au déplacement du bâtiment dans la zone de grand courant. Il est à noter qu'il est impossible de déplacer le bâtiment hors de cette zone tout en demeurant à l'intérieur de la propriété (DB4). La MRC, quant à elle, devrait obtenir du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire l'autorisation de modifier le schéma d'aménagement révisé en conséquence. Ce dernier consulterait le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur cet aspect puisqu'il est le gardien de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* qui encadre la gestion des travaux permis en plaine inondable (DB17 ; M^{me} Isabelle Nault, DT1, p. 37). Au moment de la rédaction du présent rapport, le propriétaire du Marché de la ferme Beaulieu n'avait pas présenté une demande de dérogation afin d'obtenir que son bâtiment commercial soit déplacé.

À la demande de la commission d'enquête, un expert du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs s'est prononcé sur l'acceptabilité du déplacement du bâtiment dans le présent projet :

> Une relocalisation du bâtiment commercial pourrait être possible, car son analyse reposerait sur l'article 4.2.1a [de la Politique] qui précise que les travaux destinés à maintenir en bon état, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir peuvent être autorisés à la condition qu'il n'y ait pas d'augmentation de la superficie exposée aux inondations. Ici la relocalisation devient acceptable, car il y a une nette diminution du risque et que la relocalisation s'effectue sur le même lot (il ne s'agit pas d'une nouvelle implantation) ; le bâtiment s'éloigne de la rive et, de plus, il est immunisé. (DB16, p. 1)

Toutefois, advenant que des bris majeurs à la structure du bâtiment surviennent au moment de son déplacement, il ne serait pas permis de le reconstruire. Les seules reconstructions permises seraient celles issues d'une catastrophe autre qu'une inondation et l'affaissement du bâtiment à la suite de son déplacement ne constituerait pas une catastrophe (*Ibid.*, p. 1 et 2). La commission considère dans ces circonstances que, au moment du déplacement du bâtiment, toutes les mesures préalables devraient être prises pour éviter des bris importants à la structure pouvant occasionner son affaissement, car il serait inéquitable pour son propriétaire qu'il perde le droit d'exploiter son commerce à cet endroit.

Lors de la première partie de l'audience publique, M. Beaulieu s'est également prévalu de l'opportunité offerte par l'exercice de facilitation pour proposer des façons de faire susceptibles d'atténuer les répercussions des travaux de construction sur ses

activités commerciales. Les propositions consistaient à réaliser dès que possible le nouvel accès au commerce, à déplacer rapidement le garage, à déplacer ou à reconstruire le four à pain et à conserver une entrée asphaltée tout au long du projet (DC1). Le promoteur s'est formellement engagé à y donner suite en autant qu'il obtienne au préalable les autorisations nécessaires à la réalisation de son projet. Ce dernier a également convenu qu'un échéancier des travaux visant à limiter les nuisances du projet serait préparé, en collaboration avec M. Beaulieu (M. Louis Ferland, DT2, p. 63 à 66).

- *La commission d'enquête constate que, dans le contexte du projet et en vertu de l'application de la* Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, *il serait possible de déplacer le Marché de la ferme Beaulieu à l'intérieur des limites de la propriété à condition qu'il soit immunisé.*

- ***Avis —*** *La commission d'enquête est d'avis que, afin de minimiser les répercussions du projet sur les activités commerciales du Marché de la ferme Beaulieu, le déplacement du bâtiment s'avère nécessaire et que toutes les mesures doivent être prises au moment de son déplacement pour assurer, par souci d'équité, que le propriétaire conserve le droit de poursuivre ses activités à cet endroit.*

Des voies cyclables

Lors de l'audience publique, la Ville de Waterville s'est montrée préoccupée au regard de l'absence de passages pour piétons et cyclistes à l'intérieur du carrefour giratoire proposé. La Ville a aussi fait savoir qu'elle juge que la largeur des accotements des routes situées de part et d'autre du carrefour n'est pas suffisante pour que les cyclistes y circulent de façon sécuritaire et elle souhaite leur élargissement (M^{me} Nathalie Dupuis, DT1, p. 47, 53 et 59).

La Ville considère qu'elle est la porte d'entrée nord de la MRC de Coaticook et que l'aménagement d'un carrefour giratoire constituerait un véritable point stratégique pour leur développement touristique. Les voies cyclables qu'elle souhaiterait y voir aménager lui permettraient de développer des circuits touristiques entre divers éléments d'intérêt patrimonial situés le long de la route 147, dont le pont couvert de Milby, l'église universaliste, le moulin de Huntingville, l'école de rang Little Hyatt et l'église Saint-Barnabas. La clientèle du Camping du Pont couvert situé à proximité de la route 147 pourrait également, selon la Ville, bénéficier de ces aménagements. Elle estime que ces voies cyclables devraient être reliées aux réseaux cyclables en place, tel le réseau des Grandes Fourches et plus particulièrement l'axe de la Massawippi, dont l'accès peut se faire à partir du chemin MacDonald via la route 108/143. La rivière Massawippi qui sillonne le territoire et qui représente un attrait panoramique et touristique intéressant pourrait ainsi être mise en valeur (M. Bernard Houle, DT2, p. 27 à 30 et DT1, p. 61 ; DB21 ; DB5.1, p. 11).

Bien que ces voies cyclables n'étaient initialement pas prévues dans son projet, le ministère des Transports a répondu favorablement à la demande de la Ville de Waterville. Le Ministère s'est ainsi engagé à assurer un lien sécuritaire pour les piétons et cyclistes à l'intérieur du carrefour giratoire, mais il a toutefois souligné que les routes menant au carrefour devaient au préalable être inscrites comme corridors cyclables au schéma d'aménagement de la MRC de Coaticook (M. Louis Ferland, DT1, p. 56 et DT2, p. 45 et 46). Une demande en ce sens a été adressée à la MRC par la Ville (DB21). Cette demande sera étudiée par le comité d'aménagement de la MRC, qui fera ses recommandations à son conseil. Si ce dernier donnait son aval, cette modification au schéma d'aménagement devrait également obtenir l'approbation du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (DB22).

Le Ministère s'est également engagé à réaliser sur la route 108/143 des accotements asphaltés d'une largeur de 1,75 m, à partir du carrefour giratoire jusqu'au futur pont de l'autoroute 410 situé à quelque 800 m du carrefour en direction de Sherbrooke. En direction opposée, entre le carrefour et le chemin MacDonald, les accotements seraient asphaltés sur une largeur de 1,5 m. Pour ce qui est de la route 147, le Ministère a récemment asphalté la route entre le hameau de Milby et celui de Huntingville. Sur ce tronçon, les accotements ont été asphaltés sur une largeur variant entre 1 et 1,5 m, et ce, en fonction de la disponibilité de l'espace. Il a ajouté que le tronçon d'environ 1,5 km situé entre le chemin Orr dans le hameau de Huntingville et le carrefour giratoire serait refait, probablement en même temps que le réaménagement de l'intersection 108/143 et 147, et que ses accotements seraient alors de 1,5 m de largeur (DQ1.1 ; M. Louis Ferland, DT3, p. 8).

Selon le Club cycliste de Sherbrooke, il serait préférable que les accotements soient asphaltés sur 2 m de largeur afin de rendre l'approche du carrefour giratoire plus sécuritaire et d'y réduire les risques d'accident (DM1). La Ville de Waterville est du même avis (M^{me} Gladys Bruun, DT3, p. 6). Le Ministère a mentionné qu'il est disposé à discuter avec la Ville de la possibilité de réaliser des accotements plus larges en autant que les conditions le permettent. Il considère *a priori* que le coût excédentaire aurait à être partagé entre les parties (M. Louis Ferland, DT1, p. 55 et DT2, p. 27).

- *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports s'est engagé à aménager, à la demande de la Ville de Waterville, des passages pour piétons et cyclistes à l'intérieur du carrefour giratoire projeté ainsi que des voies cyclables dans les accotements des routes situées de part et d'autre du carrefour, si les routes étaient au préalable inscrites comme corridors cyclables au schéma d'aménagement de la MRC de Coaticook. Le Ministère ne voit pas d'empêchement majeur à ce que leur largeur soit supérieure à celles qu'il propose, mais il considère* a priori *que la Ville aurait à partager les frais supplémentaires résultant de cette option.*

Conclusion

L'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville est caractérisée par un trafic routier important, par la difficulté d'effectuer des virages à gauche et par un nombre élevé d'accidents. Le ministère des Transports juge dangereuse cette intersection et souhaite y améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation. Il propose de remplacer l'intersection en T par un carrefour giratoire. À la suite de son analyse, la commission d'enquête estime justifié le réaménagement proposé, d'autant plus qu'il reçoit l'assentiment des autorités municipales.

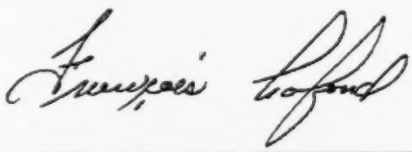
Par ailleurs, les répercussions du projet sur le milieu naturel seraient limitées compte tenu que le ministère des Transports réaliserait les travaux de construction en dehors des périodes susceptibles de nuire à la faune aviaire et aquatique.

Pour ce qui est des répercussions du projet sur le milieu humain, la commission a procédé à un exercice de facilitation visant à favoriser le dialogue entre les participants et le ministère des Transports, dans le but de trouver des pistes de compromis ou de solutions sur des enjeux précis et de favoriser une insertion harmonieuse du projet dans son milieu. Cet exercice a permis au propriétaire du Marché de la ferme Beaulieu d'obtenir des engagements de la part du Ministère permettant d'amenuiser les répercussions du projet sur ses activités commerciales pendant la période de construction d'un éventuel carrefour giratoire.

La construction du carrefour impliquerait le rehaussement de la route, ce qui résulterait en une diminution de la visibilité du commerce. Elle occasionnerait également la perte d'un des deux accès. De plus, l'empiètement de l'emprise sur la propriété du Marché de la ferme Beaulieu nuirait à la circulation des véhicules et limiterait l'espace de stationnement. Afin de contrer ces impacts et d'assurer la viabilité du commerce, la commission juge essentiel que le bâtiment soit déplacé et réorienté, de sorte que la façade principale donnerait sur la nouvelle entrée. Au moment du déplacement du bâtiment, toutes les mesures devraient être prises pour assurer, par souci d'équité, que le propriétaire conserve le droit de poursuivre ses activités à cet endroit. Finalement, afin d'assurer une circulation aisée des véhicules dans l'aire de stationnement, celle-ci devrait être réaménagée.

La commission souligne l'écoute particulière du Ministère et son engagement à bonifier le projet en insérant, à la demande de la Ville de Waterville, l'aménagement de passages pour piétons et cyclistes dans le carrefour giratoire ainsi que des voies cyclables sur les routes situées de part et d'autre de ce dernier.

Fait à Québec,



François Lafond
Président de la commission

Ont contribué à la rédaction du rapport:
Édith Bourque, analyste
Sylvie Mondor, analyste

Avec la collaboration de:
Danielle Hawey, conseillère en communication
Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Angéla Perreault, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

Ferme Beaulieu	M. Luc Beaulieu
Ville de Waterville	M. Gérald Boudreau

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 14 septembre 2009.

La commission d'enquête et son équipe

La commission	Son équipe
François Lafond, commissaire	Édith Bourque, analyste Danielle Hawey, conseillère en communication et responsable de l'édition Marie-Josée Méthot, coordonnatrice du secrétariat de la commission Sylvie Mondor, analyste Angéla Perreault, agente de secrétariat Avec la collaboration de : Bernard Desrochers, responsable de l'infographie

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

Les 9, 10 et 11 septembre 2009	Rencontres préparatoires tenues à Waterville, Sherbrooke et Québec

	1re partie	2e partie
	Les 21 et 22 septembre 2009 Collège François-Delaplace Waterville	Le 19 octobre 2009 Collège François-Delaplace Waterville

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Louis Ferland, porte-parole Mme Marie-France Bergeron M. Patrice Clementi M. Jean Gagné

Les personnes-ressources

Mme Isabelle Nault, porte-parole M. Hervé Chatagnier Mme Hélène Robert M. Yves Rochon	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Hugues Ménard	MRC de Coaticook
M. Luc Dumoulin, porte-parole M. Bernard Houle	Ville de Waterville

Les participants

	Mémoire
M. Jean-Guy Beaulieu	
Mme Gladys Bruun, conseillère et mairesse, ville de Waterville	
M. Vincent Cloutier	
M. Vincent Dionne	
Mme Nathalie Dupuis, conseillère, ville de Waterville	
Club cycliste de Sherbrooke	DM1

Ferme Beaulieu	M. Luc Beaulieu
Ferme Wera	M. Richard Wera

Un mémoire a été déposé à la commission d'enquête. Celui-ci n'a pas été présenté en séance publique. Par ailleurs, aucune opinion verbale n'a été entendue. Quant au mémoire non présenté, la commission a pris les dispositions afin de confirmer le lien entre ce mémoire et son auteur.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Waterville
Waterville

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, non daté, non paginé.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2005, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.

PR3.1 *Étude d'impact*, avril 2008, 131 pages et annexes.

PR3.2 *Résumé*, janvier 2009, 42 pages.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 30 octobre 2008, 9 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, janvier 2009, 19 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 4 août 2008 au 25 mars 2009, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 mars 2009, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, avril 2009, 1 page.

PR8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude hydraulique des impacts de la construction du carrefour giratoire sur la rivière Massawippi*, novembre 2007, 23 pages et annexes.

PR8.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis technique concernant une demande faite lors de la séance d'information du 29 avril qui résume les données d'accidents survenus au cours de la période 1998 à 2008 et la justification du choix du carrefour giratoire*, 7 mai 2009, 9 pages et schéma.

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation multimédia du projet*, 21 septembre 2009, 15 pages.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carrefour giratoire – Ralentissez, on tourne !*, mars 2005, dépliant à 6 volets.

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan stratégique 2008-2012*, dépliant à 8 volets.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des propriétaires et des lots touchés par le projet*, p. H-1 de l'étude d'impact.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'Estrie*, 2003, 24 pages et annexe.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de localisation*, 15 décembre 2004, 3 cartes.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débit horaire par approche*, 3 septembre 2006, 1 page.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe transversale du carrefour giratoire*, 22 septembre 2009, 1 page.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport d'étude de sécurité – Routes 108 et 147 à Waterville*, 17 décembre 2001, 12 pages et annexes.

DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Échange de courriels entre M. Yves Simpson de Pêches et Océans Canada et M. Jean Gagné du ministère des Transports*, 1er septembre 2009, 2 pages.

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modélisation animée d'un carrefour giratoire présentée à la séance du 21 septembre 2009 en soirée.*

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée à M. Luc Beaulieu de la ferme Beaulieu concernant le déplacement du bâtiment commercial*, 8 octobre 2009, 1 page.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Accusé de réception de la lettre du 14 octobre 2009 (DB21)*, 6 novembre 2009, 1 page.

Par les personnes-ressources

DB1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Aires de déblai et de remblai sous la limite des inondations de récurrence 2 ans*, document déposé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2002, 1 carte.

DB2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre adressée au ministère des Transports concernant les précisions sur les dispositions applicables dans les zones à risque d'inondation*, 31 juillet 2009, 2 pages.

DB3 VILLE DE WATERVILLE. *Extraits du règlement de zonage et de construction en vigueur : grille des usages et des constructions autorisés par zone, zone inondable, mesures d'immunisation en territoire inondable*, 20 février 2008, pagination diverse.

DB4 VILLE DE WATERVILLE. *Plan de zonage de l'ensemble du territoire et du secteur concerné – Zone A-12*, 26 décembre 2007, 1 carte.

DB5 VILLE DE WATERVILLE. *Plan d'urbanisme en vigueur*, novembre 2007, 22 pages et annexe.

DB5.1 VILLE DE WATERVILLE. *Lettre annonçant le document DB5 dont certains éléments ont été surlignés*, 22 septembre 2009, 1 page et annexe.

DB6 VILLE DE WATERVILLE. *Extraits de l'ancien règlement de zonage et de construction – Règlement 3-94 (usages permis, normes d'implantation, mesures d'immunisation en territoire inondable)*, 11 juillet 1998, pagination diverse.

DB7 VILLE DE WATERVILLE. *Plan de zonage de l'ancien règlement de zonage – Zone ABT-1*, avril 1998, 1 carte.

DB8 VILLE DE WATERVILLE. *Mémoire sur l'intégration du territoire de Waterville au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook*, mars 2006, 11 pages.

DB9 MRC DE COATICOOK. *Extraits du schéma d'aménagement révisé*, 22 juin 2002.

DB9.1 *Protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, p. D-27 à D-66.

DB9.2 *Dispositions relatives aux corridors routiers*, p. D-81.

DB9.3 *Dispositions relatives aux entrées permettant accès à la voie publique*, p. D-124 à D-140.

DB9.4 *Le concept d'organisation spatiale*, p. 12 à 14.

DB9.5 *Règles particulières aux corridors de gestion des accès routiers*, p. D-148.

DB9.6 *Distance minimale entre une voie publique ou privée et un cours d'eau ou un lac*, p. D-150.

DB9.7 *Le transport routier et le développement récréotouristique*, p. 24 à 28.

DB9.8 *Les grandes orientations*, p. 31 et 32.

DB9.9 *Le transport terrestre et le développement récréotouristique*, p. 37 à 39.

DB9.10 *Les infrastructures et équipements de transport importants, existants et projetés*, p. 136 à 143.

DB9.11 *Les zones de contrainte*, p. 166 à 172.

DB10 MRC DE COATICOOK. *Rapport d'analyse, demande de dérogation à la zone de grande crue sur le territoire de la ville de Coaticook*, janvier 2009, 3 pages et carte.

DB11 MRC DE COATICOOK. *La conformité du projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 au schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook*, septembre 2009, non paginé.

DB12 MRC DE COATICOOK. *Demande de dérogation à la zone de grand courant*, 19 novembre 2008, 1 page.

DB13 SOCIÉTÉ D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DE LA COLLECTIVITÉ DE LA RÉGION DE COATICOOK. *Charmes et saveurs de la Vallée de la Coaticook 2009-2010*, 42 pages.

DB14 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA. *Les Cantons-de-l'Est à vélo, saisons 2008 et 2009*, carte.

DB15 TOURISME CANTONS-DE-L'EST et GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Carte touristique des Cantons-de-l'Est*, édition 2007.

DB16 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis concernant la reconstruction d'un bâtiment commercial en zone inondable*, 22 septembre 2009, 2 pages.

DB17 MRC DE COATICOOK. *Présentation multimédia sur la procédure de dérogation à la plaine inondable à la MRC de Coaticook*, non paginé, 16 septembre 2009.

DB18 COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME. *Courriel de M. Bernard Houle indiquant le dépôt du document du participant au Forum socio-économique sur le développement de la MRC de Coaticook*, 22 septembre 2009, 1 page et annexe.

DB19 QUÉBEC. *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, c. Q-2, r. 17.3, à jour au 1er septembre 2009.
[En ligne (28 septembre 2009) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/Q_2/Q2R17_3.htm]

DB20 SAVEURS DES CANTONS. *Publicité sur différents produits et services offerts dans la région*, saison 2009, 2 pages.

DB21 VILLE DE WATERVILLE. *Résolutions de la Ville portant sur la modification du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Coaticook et de l'aménagement de corridors cyclables*, 14 octobre 2009, 1 page et annexes.

DB21.1 VILLE DE WATERVILLE. *Lettre de transmission des résolutions au ministère des Transports*, 14 octobre 2009, 1 page.

DB21.2 VILLE DE WATERVILLE. *Lettre de transmission des résolutions à la MRC de Coaticook*, 14 octobre 2009, 1 page.

DB22 MRC DE COATICOOK. *Lettre transmise à la Ville de Waterville accusant la réception de sa demande de modification au schéma d'aménagement*, 15 octobre 2009, 1 page.

Par les participants

DC1 MARCHÉ DE LA FERME BEAULIEU. *Présentation multimédia des propositions soumises à la commission lors de la séance du 22 septembre 2009 en après-midi*, 7 transparents.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la demande de la Ville de Waterville*, 20 novembre 2009, 2 pages.

DQ1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ1*, 24 novembre 2009, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de réaménagement de l'intersection des routes 108/143 et 147 à Waterville.*

DT1 Séance tenue le 21 septembre 2009 en soirée à Waterville, 119 pages.

DT2 Séance tenue le 22 septembre 2009 en après-midi à Waterville, 68 pages.

DT3 Séance tenue le 19 octobre 2009 en soirée à Waterville, 19 pages.

Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.